学术专论

晚清社会经济制度之改变：从内在角度的考察

朱荫贵

［**摘要**］由于西力东渐，引发了晚清中国社会经济制度的改变。这种改变，首先由民间力量推动，加上外来压力迫使官方进行变革，官民两方的合力，成为从内部推动晚清中国社会经济转变的重要力量。

［**关键词**］晚清中国　社会经济制度　内在角度

［**中图分类号**］K254.2　［**文献标识码**］A　［**文章编号**］1002－8587（2014）－02－0094－08

在中国数千年的文明发展史上，近代中国的变革可谓是最激烈的时期。这个时期变革的特点，就是在遭遇到“数千年来未有之强敌”时，与之伴随的还有“数千年来未有之变局”。其结果，是中国社会和经济制度均发生了重大改变，其最突出的变化，是此前以一家一户为基本生产单位的农业社会，开始转向以大机器为主要生产方式的工业社会，并由此影响和改变了整个中国的面貌。

这个巨大变局的根本原因，由西方外力的引发无可置疑。但对西力影响中国的方式，迄今为止，学术界却有不同的看法，其代表性的观点主要有两种：一种以美国学者费正清为代表，认为这种变化是西方直接冲击的结果，可以概括成“冲击—反应”模式；另一种对西方外力影响的看法，是上世纪八十年代以来以滨下武志等为代表的日本学者，他们认为，应当“从亚洲看西方”。也就是说，近代西方来到亚洲，是加入了亚洲原来就有并行之久远的“朝贡贸易圈”，在加入的过程中对其利用和进行改造，并由此引发中国社会经济制度的改变。这两种代表性的观点，对学术界的冲击和影响都很大，尤其是对中国学者的研究，带来了明显的深化促进作用。但是，在反思分析这两种代表性的观点时，也还有尚待深入的地方，就是不管是冲击反应还是从亚洲出发进行观察，近代中国的变化是如何形成的？尤其是，近代中国在转向大机器为主要生产方式的制度时，是如何开始以及逐步深入的？在这种转变和深入的过程中，近代中国的变化体现出什么特点？笔者认为，只有对这些问题进行深入思考和探讨，才能够深入比较以上两种观点的长处和不同，以清晰了解中国国情和近代中国转型的特色。为此，本文拟在这方面进行一些粗浅的分析，以期抛砖引玉。

笔者认为，近代中国从农业社会开始向工业社会转变时，在外力的影响下，可从民间和官方两个层次对社会制度的改变动因进行考察。在此进程中，先是民间力量推动，加上外来的压力迫使官方不得不进行变革，在官民两方的合力推动下，近代中国的转变在十九世纪末期开始加速。

［**收稿日期**］2013－12－10

［**作者简介**］朱荫贵（1950—），男，复旦大学历史系教授，上海 200433；ygzhu@263. net

以下即以此思路为中心，以晚清中国社会的经济变化为对象展开分析。

一、晚清中国民间商人对西洋经营方式的接受和应对

西方经济方式对晚清中国的冲击和中国社会的接受，首先从民间开始。在官方压抑和限制的情况下，民间这种接受和模仿西方经济制度的方式，首先以一种地下和变相的方式出现，其表现情况大体有以下几种：

在西方到来并设立新式企业之时，清政府并不允许华商参与和设立西式企业，在此情况下，华商采取的方式是“附股”于外商，参与外商在华经济活动并赚取利润，由此推动了中国社会与西方生产方式的第一次接触和接受，也就此开启了中国社会转向工业社会发展方向之门，出现了社会经济改变的第一步。这种入股外商在华企业，进而冒充洋商“诡寄”经营，参与外商在华活动和谋取与外商一样地位和待遇的现象，就是所谓的“附股”和“诡寄”经营活动。

汪敬虞在《十九世纪外国侵华企业中的华商附股活动》一文中，对“附股”现象进行了探讨，集中和典型地研究了华商的“附股”现象。他认为，“外国侵略企业中的华商附股活动，在整个十九世纪，是一个大量的现象。从轮船、保险、银行、堆栈以至纺纱、缫丝、煤气、电灯，从资本在数百万两以上的大型企业到资本只有几万两的小型企业，从贸易中心的上海到其他通商口岸，只要有侵略者的活动，就离不开中国商人的附股”。他指出，外商“大企业中的华商附股活动，尤其引人注意。航业中的旗昌、太古和怡和，银行业中的汇丰、大东惠通和中华汇理，以及所有的大保险公司、大地产公司、大纱厂、大丝厂……总之，凡是在中国垄断市场、横行霸道的外国大企业，无一不有‘华股’在内”。根据资料统计和计算，他指出这种现象在十九世纪八十年代以后，更是达到“热狂的程度”，“在一百三十个据有华股代表或公司董事席位的华籍大股东中，出现在六十年代的有十八个，分属于五个企业，出现在七十年代的有二十七个，分属于六个企业，而出现在八十年代和九十年代的，则分别有二十一个和六十四个，分属于十四个和十九个企业”，而“根据初步统计，在整个十九世纪中，所有华商附股的外国企业资本累计在四千万两以上。有些企业中，‘华股’占了很大的比重。不少企业的‘华股’，占公司资本的百分之四十。琼记洋行、旗昌、东海等轮船公司以及金利源仓栈和上海自来水公司中，‘华股’都占一半以上；烟台、怡和等丝厂和华兴玻璃厂中的‘华股’，都在百分之六十以上，而在大东惠通银行和中国玻璃公司中，甚至达到百分之八十”①。

显然，华商的这种“附股”外商企业的活动，相对于以往以农业为中心的生产方式和制度而言，是另外一种完全不同的生产和经营方式，也向中国商人展示了另外一种谋取利润和壮大自己身家的新渠道。他们这种活动，必然给近代中国社会中的其他人群和社会秩序，带来巨大的影响和冲击，同时给古老而传统的中国社会经济和生产方式打开了一条缝隙，预示着这个社会将出现此前所没有的巨大变化。

在参与和入股外商企业之外，此时还出现一种华商冒充洋商“诡寄”经营的现象。这种“诡寄”经营又分为几种不同类型。一种是为了逃避税厘和官府的苛扰而冒充洋商。《筹办夷务始末》咸丰十一年十一月中国政府给英国照会中有如下记载：“安徽祁门县程付碣地方，有黟商开设宝顺茶号，经该县令其捐厘助饷，该商乃云系洋商开设，不应捐厘，而该县并未据各处报有洋商设栈”，“其照会内所称内地城镇，条约内本无准外国商人开行之条，并无英商在内地开行各等语。是祁门宝顺茶号，确系内地商人开设，假托洋商，以便狡赖捐项无疑。”②

---

① 汪敬虞：《十九世纪外国侵华企业中的华商附股活动》，载《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》，人民出版社，1983 年，第 528 页。

② 《筹办夷务始末》（同治朝）卷 3，页 40。

又如十九世纪末期报载，厦门等“向称殷繁之地”，因马关条约签订，“日本商人，在中国通商各口三十里内，采办土货出口，概照子口报税之约”。因此导致厦门地区华商，“多潜往台湾入籍，然后回厦开张日本洋行，其实并不自做生意，专为包揽报税，以图肥己。而厦门华商，因被海关税厘哨役，勒索刁难，以故进出货物，多包与日本洋行报税，不特可以省费，且免许多枝节，厦厘遂日形亏短。”①

还有一种是华商直接雇佣洋人来冒充洋商经营。如下面这条史料记载：“近有刘祖恩、刘泽堂等在吴淞镇开设永源行，暗雇德人内克布，悬挂德旗，希图抗捐赖税……”② 进而还有华商因为不满地方官保护洋商欺辱华商，因而集体要求加入外国籍寻求保护的事例，下述史料就是典型一例：

厦地商家贸易共有十途，故厦人名之曰十途郊。而一郊有一人为之首，如绅耆然。自通商以来，洋商林立，各国领事遇事保护，是以洋商日优。中国商人地方官既不能力为保护，而遇事则反加恫吓，此中商所以日形支绌。十途郊商有鉴于此，日前联名具禀德领事府，言十途郊情愿尽为德国商民，请其颁赐门牌，上书德商字样，以便永远保护。德领事见禀大喜，已允代达德政府，候复定夺。厦防分府骆司马闻信，甚为惊骇，赶即将十途郊董俱请进署，温言慰藉。再三请其暂缓此举，俟新道到任，自必商议一法，妥为保护各郊商人，永远不致受外人之欺凌云云。未知郊商人能否从否，现在小轮数只已插德国旗号。③

很明显，在不平等条约保护和洋人领事对外商的偏袒下，晚清中国华商相对于洋商，每每受到欺辱和不公平待遇，华商的这些“附股”“诡寄”经营、冒充洋商冒挂洋旗以为护符保护自身权益的行为，或为追求更大商业利益，或为对应不公平待遇。当然，晚清中国社会的改变不会呈现一种快速的方式，而是会表现出一种需要长期持续努力的状况，在这里，民间因为追求利润而寻求获得与洋商同等待遇的努力，就成为持续改变晚清中国社会的重要力量。

二、民间力量持续长期对晚清基层社会的改变

民间力量对晚清中国社会的改变，是通过一些持续的抗争、不断的要求和长期的坚持才得以实现的。这里主要以晚清中国小轮船业的发展和变化作为事例进行观察。自近代中国大门被打开之后，获得不平等条约的外商轮船就在中国日行壮大，他们只需缴纳关税正税和子口税，即可遍行中国各开放口岸，而中国自己的小轮则需遇关交税，逢口纳厘，且还要受各地关卡和地方政府压榨勒索，这种不平等的待遇使得中国商人纷纷采取上书、请愿和抗争等各种手段寻求保护和发展。1905 年清江商人朱立兴等向官府提出的请求，是其中一例。

（职商朱立兴等）向以贩运油酒饼豆、牛皮、猪只、枣梨鲜果及一切北货为业，成本皆重，虽经过关捐照章纳税，而沿途仍有阻挠需索等弊。惟悬挂洋旗者，彼不肖之徒，皆畏之如虎，不敢扰害，并可恃洋旗为护符，欺压华商。是以沿河商船每因细微事故酿成交涉，且洋票经过捐卡，验规均有减折，华票则格外留难，私费则转形益重，若不及早挽回，势不至尽为洋商不止。商等情愿悬持商旗，以振我国之威，而杜外溢之弊。但仅悬商旗而无保护实据，仍不足以抵制洋商。查洋商悬挂商旗，皆领有保护执照。现拟仿照办法，凡承领华票悬挂商旗者，须赴商务局挂号，请领执照，以凭保护。为此具禀叩求札饬商务局，遇有华商到局挂号者，随时发给执照，一面移行徐州道淮安关及沿河各州县一体保护，并移知厘金总局转行各局，遇有华票商船经过，验明执照，即与洋票一体优待，不得稍有参差，庶利权不致

① 《厦门税减》，载《湖北商务报》，1 期，光绪二十五年三月二十一日，各省商情，第 13 页。
② 《中外日报》光绪三十一年七月十五日（1905 年 8 月 15 日）。
③ 《中外日报》，光绪二十四年十月初七日（1898 年 11 月 20 日）。

外溢，而商务亦可振兴。①

1906 年，镇江商船公会对自身成立和行业状况所作的申述又是一例：

封差骚扰之弊，最足以损害航业。盖航业运载为生，以得揽雇载为幸事，官不虐待，差不骚扰，决无投入洋旗之理。如果能照民雇给民价，永革封差名目，则航业自然受雇，官事亦不误公，两得便益。若夫由差封雇，由官发价，上下克扣，积弊相承，船户不得一钱，赔累饭食茶水，甚或有无辜受责。一经冒挂洋旗，官不敢封，差不敢扰，可以自由谋生，虽曰小民昧天良，实则驱鱼驱爵，迫令使然。倘日后群知洋旗为利便，尽挂洋旗，即官有要公需船，又不知何从封雇。来日大难，当思补救者，莫亟于此。抑差务名目繁多，略举其要者而言。如押解犯差，则犯人向船索费，否则蹂躏伤船；装运兵差，则兵丁动辄用强，鞭敲交下，甚或因公需用一船，则必株连数十船，因谓之小甲，小甲每名又各用伙伴三四名，皆倚赖封差为鱼肉者。现今设立公会，保护航业，若辈难安，于是从中为祟，唆动印官，事事反对。官不加察，遂存意见，任役滋扰不问。且有临期开会，不给告示，不任保护，推诿诋赖，坐观成败。要皆惑于门丁吏役之言，不知事理之公益所由来也。②

社会舆论对于中外商人所受不平等待遇和政府的无能也不时加以挞伐，或直接或间接形成一种社会要求变革的压力。

一铁路而华人办之不能成，有洋商出面而成矣；一矿务而华人办之不能成，有洋商出面而成矣；一内河行轮者华人办之不能成，有洋商出面而成矣。今日中国路矿公司，非美商即英商，非德商即日商，至于内河行轮从前华官阻之不能行者，今外人皆一一占其利矣。凡此之类，其间非无华商之股份，然不过十之三，而此十之三，不附于洋股，亦必不能成。即全系华商股份而不挂洋旗不由一洋商出面，亦成而必败。或督抚留难，或州县留难，或某局某委员留难。有衙门需索、有局员需索，更有幕府需索、官亲需索。不遂其欲，则加以谰言。或谓其资本不足，或谓其人品不正，或谓其章程不妥，或谓其于地方情形不合，甚或谓夺小民之利、夺官家之利。……内河行轮，或谓碍民船、碍厘金，又添出厘员之需索矣。……若夫洋商出面，则不然，先由领事照会督抚，不成则由钦差照会外务部，不成则由该国外部照会中国政府，不成则遇有外务，加入条约中为特别之利益，可省一切上下之需索。③

也有人深刻的指出了中国商人与政府之间形成的隔阂，官府对民间商人形成的“积威”，以及这种隔阂和官府“积威”状况对中国发展商务所造成的弊害。

虽然中国之商力衰矣，中国之商情屈矣，中国之商业无人矣，中国官吏之薄待乎商，商之不信其上，而疾苦终无由上诉也，亦已久矣。今贸贸然曰整顿商务，商人私心窃计曰，是殆将鱼肉我也。皇皇然曰纠集公司，商人目笑存之曰，是固将诓骗我也。阳阳然号于众曰，行驶轮舟，广设工厂，商人始而惊，继而疑，终而退，然自阻曰我无资，我无力，且恐日后受累，毋宁让之外人也。盖商人习见官吏之袒媚洋商而摧折华商也，非一朝一夕之故，其所由来者渐矣。纵使再三敦勉，而有财者不能任事，能任事者未必有财。心志不齐，意见不合。互相猜忌，互相排挤。无识无才，自私自利，迟之又久，应者寥寥，遂有现任职官起而承其乏，则又把持垄断，专利侵权。虽便一己之私图，转绝众商之生路。噫！中国之情形上下隔绝如此，欲一旦而言保商务，收利权，是犹进臧获之流，释囹圄之犯，突与之分庭抗礼，商榷朝章，其不颠倒失措也几何矣。盖官吏之积威，有以劫之也。④

在地方民间商人的各种呼吁和抗争下，清政府对于民间商人的处境和艰难状况，也有所了

---

① 《中外日报》，光绪三十一年六月十七日（1905 年 7 月 19 日）。

② 镇江商船公会：《航业调查情形》，载《商务官报》，光绪三十二年八月二十五日，18 期，第 19—20 页。

③ 《新辑时务汇通》卷 78，第 10 页。

④ 《续富国策》卷 4，第 2—3 页。

解。1903 年，商部上奏，请旨通饬保商就是典型一例。

> 查洋商贩运土货，只在海关完纳子口半税，领有三联报单，沿途呈验，无论远近概不重征。而华商运货，出口则逢关纳税，遇卡抽厘，其所抽纳之款，已较洋商所完子口税为多，关吏卡员，于照章应纳税厘外，恒多份外之需索，如此畸重畸轻，土货出口，安能望有起色，此其不平者一也。运货之宜，在于迅速，往往有一日之差，旦夕之殊，而货价之涨落以倍蓰者。迩来内港行轮运货，业经畅行无阻，各处关卡委员，遇挂洋旗之商船，照章速验放行，遇无洋旗之商船，即不免留难需索，甚至今日不验，候至明日，明日不验候至后日。至于民船划艇，更复任意欺凌，华商隐受亏损，而无如之何，此其不平者二也。商人经营懋迁，良非易易，偶有倒欠涉讼情事，自应速为理直。乃近来外省地方官，于洋商词讼，尚不致故延时日，而于华商涉讼，往往积压稽迟，甚或居为奇货，苛索侵渔，无所不至，此其不平者三也。凡兹数端，华商每以相形而见绌，繇是洋商中之桀黠者，遂得行其招徕垄断之计，浸而久之，华商亦且冒洋，借挂洋旗，所沾之利息，洋商安坐而均分之，是使华人之资财，半朘削于洋商之手，而地方民吏，且目之曰奸商。夫以华冒洋，诚可谓之奸商矣，曾亦思为渊驱鱼，有养民之责者，固不能不分任其咎也。①

在这种情况下，清政府也感觉华商利益过于受损，对自身税收和国体不利，上下联动，晚清中国社会得以有所改变。例如，清廷要求各省设立商务局的政令在此情况下颁布就是一例。

> 自立约互市以来，洋商运货只完正子两税，华商则逢关纳税、遇卡抽厘。于是不肖华商，贿买牌照，假托洋商之名，洋商出售报单，坐收华商之利，流弊遂不可究诘。（略）良由官商隔阂，官既不恤商艰，商复何知官法，该御史请于各省设立商务局，俾得维护华商渐收利权，成为当务之急，惟请派设专员作为提调，以官府之体而亲商民之业，终难透辟，不如官为设局，一切仍听商办，以联其情，拟请饬下各督抚，于省会设立商务局。②

民间力量迫使政府做出政令改变，进而使得社会有所变革的事例，以 1908 年两广华商迫使地方官取消华船与洋船不同收税的事例最为典型。1895 年马关条约之后，晚清政府不得不放开了此前对华商兴办轮船航运业的禁令，华商小轮业雨后春笋般蓬勃兴起。但是华商在兴办小轮公司的过程中，却经常受到官府的刁难和限制，包括公开索取高额的费用。1898 年广州海关报告中称，新章行内河轮船后，每船初次赴关领牌需缴银十两，以后每年换牌一次，缴银二两，但如是华商，则每船每月另须缴官饷洋五十元，即使是专行搭载客人之轮，亦不能免。③

为躲避官府刁难勒索，这时如能改变手法，采取冒充洋商的办法改挂洋旗，即可免缴此费。④ 为此，纷纷有华轮改挂洋旗，冒充洋船行驶逃避厘金的现象出现。另外，某些地方当局将某些航段包与个别华轮垄断开航，也使得其他华轮不得不悬挂洋旗进行对抗，洋旗成为护符，“一经冒挂洋旗，官不敢封，差不敢扰”，“遂有专设挂旗行一业”⑤。

华商航业公司悬挂洋旗，准确数字无法统计，但数量不会少则可以确定。1908 年广东海关调查 1907 和 1908 年有航行执照者船舶的变动数字，就证明了这一点。调查表明：1908 年中国的船舶数从 1907 年的 142 艘猛增至 248 艘，而同期英、法、德等列强的船舶数却一下剧减 78 艘⑥。这种中国船舶数字激增而外船数字剧减的现象出现，直接原因与 1907 年两广出现反对英国攫夺西江航权而掀起的反帝爱国运动有关。在这场震动全国收回利权的运动中，广大民众和华

---

① 《政书通辑》卷 6，第 11 页，《政艺通报》，第 2 年，光绪二十九年，上篇。
② 《清朝续文献通考》卷 59，市籴 4，第 8146 页。
③ 《关册》1898 年，广州口下卷，第 65—66 页。
④ 《关册》1898 年，广州口下卷，第 65—66 页。
⑤ 镇江商船公会报告：《航业调查情形》，载《商务官报》，光绪三十二年八月二十五日，第 18 期第 20 页。
⑥ 杨志洵：《两广之内河轮舶》，载《商务官报》，宣统元年五月初五日，第 14 期，第 31—32 页。

商掀起抵制外货抵乘外船的运动，悬挂洋旗的船只收入大减，商船公会亦多次集议，“劝令华商勿挂洋旗，冀杜外人之口实，并力求当道改革苛章”。在各方压力下，广东当局表示豁免华船牌费，① 同时通知驻粤各国领事，“不准该国商人私以其旗借与华商冒挂”。对冒挂洋旗的华商，也制定惩罚办法。在多种因素的综合作用下，方使得“前此中国船多挂洋旗”的局面一改而为“争悬本国之旗”②。到1908 年5 月，广东“内河小轮由英旗改复龙旗30 艘，由法旗改复龙旗19 艘”③，五个月内，就有 49 艘小轮放弃洋旗改挂中国龙旗。此为 1908 年广东海关统计船舶数时出现外国船数剧减而中国船数大增的原因。以此一例，亦可推知当时各地冒挂洋旗“诡寄”经营的华商小轮为数不会少。

三、官方上层对西力冲击和近代中国社会要求改革的应对

上面所作叙述，是华商入股洋商或打着洋人招牌规避税厘，冒充洋人企业诡寄经营以至于要求加入外国籍寻求保护的记载。这些史料除了显示当时中国社会中华洋商人地位和待遇的不同，华商的各种抗争活动，在近代中国社会中激起的各种反响和给当时官府带来的管理难题外，也预示着旧有的中国社会经济制度和秩序将不得不作某些改变。这里对西力冲击和官方上层应对，在中国社会中进行一些改变，要求“一切仿西法行之”的状况再做一下考察。

当中国国门被西方“坚船利炮”强行打开，西方工业制品涌入中国之际，清政府中固然顽固守旧派不少，但也有一些官员清醒看到潮流的发展难以阻遏，必须改革自身以顺应时代发展。例如，李鸿章针对洋货进入中国的局面就说：“现在厂漕课税正供之外，添出厘金，又为半税所绌。如钢铁、羽呢、洋布等类，皆关民生日用。洋船转运迅捷，输纳又仅半税，于是奸民包揽冒骗，大宗货物皆免厘金，因税则载在和约，无可议加，以致彼此轻重悬殊，商民交困，从爵渊鱼之喻，何堪设想！丁日昌拟设厂造耕织机器，曾国藩与臣叠奏开煤铁各矿，试办招商轮船，皆为内地开拓生计起见，盖既不能禁洋货之不来，又不能禁华民之不用。英国呢布运至中国，每岁售银三千余万（两），又铜、铁、铅、锡售银数百万，于中国女红匠作之利妨夺不少。曷若亦设机器自为制造，轮船、铁路自为转运？但使货物精华与彼相埒，彼物来自重洋，势不能与内地自产者比较。我利日兴，则彼利自薄，不独有益厘饷也。各省诸山，多产五金及丹砂水银煤之外，中国数千年未尝大开，偶开之又不得其器与法，而常忧国用匮竭。此何异家有宝库封锢不启而坐愁饥寒。……窃以为……择其利厚者次第开挖。一切仿西法行之。或由官筹借资本，或劝远近富商凑股合立公司，开得若干，酌提一、二分归官……榷其余利，并可养船、练兵，此军国之大利也。”④

这里，以近代中国机器采煤业兴办时的清廷争议为例，观察当时中国官方对兴办此新式采煤业的应对情况。1867 年，总理各国事务衙门因中英修约谈判即将举行，针对外国要求在中国开矿一事致各省将军督抚条说：“上年湖广大军山有洋商在彼开石寻煤，经本衙门照会英公使饬令禁止。又福建税务司美理登欲租台湾鸡笼山开采煤石，亦经彼处绅民禀请严禁。两事虽已照辩论内地行栈轮船之言斥驳，而利在必争，根株依然未断。来年换约，定为首先饶舌之一端。如何制令不行，亦希公商。”于此，大臣意见并不一致。该年冬，左宗棠上书总理衙门认为，洋人挖煤，实则开矿，其言煤者无非托辞。将来开矿一事，亦必议及。如准其租山，则成夷业，年月久

---

① 《丁未社会公报》，转引自李默辑：《1907 年两广人民反对英帝国主义攫夺西江缉捕权的斗争》，载《广东历史资料》1959 年第 2 期。

② 杨志洵：《两广之内河轮舶》，载《商务官报》，宣统元年五月初五日，第 14 期，第 31—32 页。

③ 香港《华字日报》，光绪三十四年四月二十七日（1908 年 5 月 26 日）。

④ 李鸿章：《筹议海防折》，《李文忠公全集》，奏稿，卷 24，第 20 页。

暂殊难预定，必滋事端。此条与内地设行栈，内河驶轮船，当以中国商情民情断难允从，官司不能禁制阻之。①

亦有大臣因机器采煤有利而主张试设官办煤厂者。船政大臣沈葆桢认为，挖煤之法，彼有机器能激水出窑，咨其开采，故谓中国弃自然之利。可否官为设厂，招彼国精于是术者，优予廪给，购置机器，于湖广之大军山先行试办。所得之煤许中国均照平价交易，利则他处仿照办理。斯权操诸我，足以杜其首先饶舌之一端。他建议，于各省海口产煤各山设官煤炭厂，或即募雇洋人，用火轮法开取，酌平价值，中外均售。他进而认为，如此实行，则外国省转运之劳，中国得售煤之利。且煤为船政所需，亦应加以筹谋。② 曾国藩则表示，挖煤一事，借外国开挖之器，兴中国永远之利，似尚可以试办③。李鸿章认为，开发机器挖煤似尚近理，外国挖煤制铁之器与法，精巧倍于内地，故煤铁视内地尤佳。沪宁各制造局仿造洋枪洋炮所用煤铁，必向洋行内购办，轮船亦然。他从洋人处得知，粤、闽东、苏中，间有好煤。他主张，若洋人择地开挖，需请地方官酌定，有无违碍，先行晓谕，发卖时照章抽捐。或用洋匠购造机器，自行开挖，准洋商贩用，均由各督抚通商大臣临时筹议，妥章办理。④ 有利、试办、权操自我，是赞同采用机器挖煤大臣奏章之出发点。

1868 年，英国趁议定修约之机，向总理衙门提出开采京师之西山、长江之两岸、山东、粤东等处之煤⑤，总理衙门与之筹商，拟出涉及机器采煤方面条文：南省句容、乐平、鸡笼三处产煤处所，由南省通商大臣查看该处情形，自度派员试办。其应否雇用洋人帮工，及租买机器，一切悉凭通商大臣主政。挖出之煤，华洋商人均可买用⑥。总理衙门照复英国公使修约条款中说明：因各海口轮船甚多，需用煤炭亦甚多。缘由外国运煤炭至中国为价甚巨，固必须用中国煤炭。现拟准洋人在中国地方开设煤窑，并用外国器具。其窑拟在宛平县界之寨塘、江宁府句容县界之煤塘开设。⑦

1869 年，总理衙门就与英国修约同意宛平、句容开设两处挖煤之事，于廷奏中进一步说明：合计此次修约，有益于英商者，以两省由中国自行挖煤及芜湖设关为大。挖煤一事，先经曾国藩、李鸿章、沈葆桢议复，均以该国屡次坚请，有不允不休之势，自可酌量开办。现谨允以两省三处，又系由中国自办，并非授柄洋人，流弊似不至甚多。况中国现已自造轮船，亦不能不预为取用地步，非专为洋人开采，“且北方数省，概行禁阻，则西山一带自可无虑”⑧。此后，因新约未能正式通过，句容等地矿产亦未曾着手机器开采。但是用西法机器采矿，因西人侵逼及国内需求压力等因，已成难以遏制之事。

同治十三年四月二十六日，清廷旨准李鸿章、沈葆桢所请，先在磁州、台湾试办开采煤铁事宜，派员妥为经理。“有需用外国人之处，亦当权自我操，勿任彼族搀越”⑨。此乃清廷因内外环境变化，解决军工民用企业燃料所需，杜绝西方势力觊觎我国矿产资源而做出的重大决策。由此，中国机器采矿业筹办活动逐步展开。

晚清时期，上述机器采矿业兴办时清廷争议的事例，并非孤立存在，轮船、钢铁、机器织

---

① 左宗棠：《左文襄公书牍》卷 9，新文化书社，1934 年，第 52—55 页。
② 《筹办夷务始末》（同治朝）卷 53，同治六年十一月二十一日船政大臣沈葆桢奏（条复总理衙门条说）。
③ 《筹办夷务始末》（同治朝）卷 54，同治六年十一月二十三日两江总督曾国藩奏。
④ 《筹办夷务始末》（同治朝）卷 55，同治六年十二月初六日湖广总督李鸿章奏。
⑤ 《筹办夷务始末》（同治朝）卷 63，同治七年十二月二十一日总理各国事务衙门奕䜣奏。
⑥ 《筹办夷务始末》（同治朝）卷 68，中英新修条约。
⑦ 《筹办夷务始末》（同治朝）卷 63，同治七年某月某日总理衙门照复英国公使修约二十九款。
⑧ 《筹办夷务始末》（同治朝）卷 68，同治八年九月十九日总理各国事务衙门奕䜣等奏。
⑨ 《光绪元年四月二十六日上谕》，引自《户部档案抄本》，中国社会科学院经济研究所藏。

布、铁路等领域兴办时，其情形均大同小异。本文通过所引资料，尝试分析了西方近代工业发展模式是如何影响和改变中国经济制度的。这个过程十分复杂，既有民间的主动接受，并迫使清廷做出改变的现象存在，也有清廷主动认识并自主接受改变的情况发生，正是在民间和官方双方力量的相互交织下，才最终促成近代中国社会的改变。

主要参考文献

[1]［日］滨下武志著，朱荫贵、欧阳菲译：《近代中国的国际契机》，北京：中国社会科学出版社，1999 年。
[2] 胡滨：《洋务运动与中国近代化——兼论洋务运动与外国资本主义的关系》，载《文史哲》1987 年第 5 期。
[3] 聂宝璋编：《中国近代航运史资料》（第一辑），上海：上海人民出版社，1983 年。
[4] 聂宝璋、朱荫贵编：《中国近代航运史资料》（第二辑），北京：中国社会科学出版社，2002 年。
[5]［美］柯文著，林同奇译：《中国中心观在美国的兴起》，中华书局，2002 年。
[6] 李鸿章：《李鸿章全集》，合肥：安徽教育出版社，2008 年。
[7] 李书源：《筹办夷务始末》（同治朝），北京：中华书局，2008 年。
[8] 汪熙：《关于买办和买办制度》，载《近代史研究》1980 年第 2 期。
[9] 汪敬虞：《论中国资本主义两个部分的产生——兼论洋务运动和中国资本主义的关系问题》，载《近代史研究》1983 年第 3 期。
[10] 汪敬虞：《中国资本主义现代企业的产生过程》，载《中国经济史研究》1986 年第 2 期。
[11] 汪敬虞：《十九世纪西方资本主义对中国的经济侵略》（论文集），北京：人民出版社，1983 年。
[12] 吴承明：《从传统经济到现代经济的转变》，载《中国经济史研究》2003 年第 1 期。
[13] 张之洞：《张之洞全集》，石家庄：河北人民出版社，1998 年。
[14] 中国史学会主编：《洋务运动》，上海：上海书店出版社，2000 年。
[15] 左宗棠：《左文襄公书牍》，上海：新文化书社，1934 年。
[16] 张国辉：《关于轮船招商局产生与初期发展的几个问题》，载《经济研究》1965 年第 10 期。

The Change of Social and Economic Institutions in Late Qing Dynasty: An Investigation from Inner Perspective

Zhu Yingui (History Department of Fudan University; ygzhu@263.net)

With the gradual influence of Western powers on the East, the social and economic institutions of Late Qing China changed. These changes were initiated by the private efforts, together with official reforms forced by external pressures. The joint force of private and official actions became the inner dynamic which promoted the change of social and economic institutions in Late Qing China.